

Eberhard Brumm:

Chausseen und Meilensteine für Pommern

Ab ca. 1828 baute Preußen die Infrastruktur in dem in dieser Hinsicht bis dahin vernachlässigten Pommern aus. Von diesem Vorhaben sind im Polnischen Staatsarchiv in Stettin einige Unterlagen⁽¹⁾ erhalten geblieben, die ich vorrangig im Hinblick auf das Thema Meilensteine und die dazugehörigen Vermessungen ausgewertet habe.

Zur Themeneingrenzung: Die sogenannte Franzosenzeit (etwa 1794 bis 1815), als Teile Deutschlands unter französischer Besatzung und Einfluss standen, ließ viele Strukturen in den europäischen Staaten überholt und zerstört zurück, so auch vielfach die Ordnung der Überlandverbindungen. Für das Gebiet, das wir heute überschlägig Pommern nennen, das überwiegend infolge der Neuordnungen, die der Wiener Kongress mit sich brachte, an Preußen fiel, galt das besonders. Die vielfältigen historischen staatlichen Veränderungen und Zuordnungen in diesem Gebiet hier darzustellen, würde diesen Beitrag sprengen, aktuelle Länder- und Ortsbezeichnungen sind am leichtesten im Internet „nachzuschlagen“.

Grundsätzliches

Die Straßeninfrastruktur wurde in Preußen im Rahmen der „Renovierung“ des Staates neu organisiert, wobei dieses in Pommern besonders mit Unterstützung der *Ritterschaftlichen Privat Bank Pommern* geschah, die ihren Sitz in Stettin hatte. Den aufgefundenen Unterlagen lässt sich entnehmen, dass der Beginn des Chausseebaus in Pommern offenbar zunächst lokal (auf der Ebene Landrat) gedacht und organisiert wurde. Dass dieses aber durchaus vor dem Hintergrund eines Austausches mit den vorgesetzten Instanzen in Berlin geschah, lässt die Grundsatzweisung erkennen, die 1835 von der Preußischen Regierung – in Person des Finanzministers C. von Rother – erlassen wird:

*An den Königlichen Geheimen Regierungs-Rath und Landrath pp
Herrn von Schöning, Hochwohlgeboren, zu Stargard*

Mit der von Euer Hochwohlgeboren in dem Berichte vom 3ten September d.J. vorgeschlagenen Art der Bezeichnung der dortigen Chausseen und Nummernsteine, bin ich im Allgemeinen einverstanden und genehmige, daß für die Hauptstraßen von Berlin über Garz, Stettin, Coeslin, Stolp nach Danzig, so wie von Berlin über Prenzlau, Pasewalk, Anclam nach Stralsund der Nullpunkt der Bezeichnung in Berlin angenommen und die Nummern ohne Unterbrechung, selbst über die von den Kommunen zur Zeit noch unterhaltenen Straßenstrecken bis an den Endpunkt der Straßen fortzählen, so daß sie mit den Meilensteinen correspondieren, und bei 20 Ruten Entfernung, jedesmal 100 Nummern eine Meile enthalten. Zur Bezeichnung der Viertel und Halben Meile können dann etwas größere, und aus den rohen bearbeiteten Nummernsteinen gesetzt werden, welche außer der betreffenden Nummer auch die Bezeichnung $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ oder $\frac{3}{4}$ erhalten. Die Seitenstraßen erhalten ihren Nullpunkt da, wo sie von der Hauptstraße sich abzweigen, ohne Rücksicht darauf, ob zwischen dem Trennungs-Punkte und dem Anfangspunkte der vom Fiskus unterhaltenen Straße noch städtische Pflastersteine liegen, wie dies in Stolp der Fall ist.

Für die Strecke von Stettin nach Pasewalk, und die Straße von Damm nach Stargard, welche nur als Verbindungsstraßen anzusehen sind, kann und zwar für erstere, die Mitte des Roßmarktes in Stettin, dagegen für letztere der Trennungspunkt der Stettin-Danziger Straße von der Stettin-Stargarder Straße vor Damm als Nullpunkt angenommen werden. Für die bereits beendigten Straßen wird zwar die Anlieferung des Unterhaltungs-Materials, aus welchem die passenden Nummernsteine ausgesucht werden können, deren Beschaffung erleichtern, um jedoch das veranschlagte Unterhaltungsmaterial nicht zu schmälern, wird für die zu entnehmenden Nummernsteine eine verhältnismäßige Quantität Unterhaltungsmaterial mehr geliefert werden müssen, und sind die Kosten für diese Quantität so wie für das Beschreiben der Nummernsteine, und deren etwaige Bearbeitung aus dem Neubau-Fonds zu entnehmen, insofern dieselbe die Mittel dazu besitzen sollte.

Für die Strecken von der Kurmärkischen Gränze über Garz bis Stettin und von Felstow bis zur Westpreußischen Gränze, für welche die Neubau-Rechnungen schon definitiv abgeschlossen sind, werden indeß die erforderlichen Kosten aus dem Unterhaltungs-Fond bestritten.

Berlin, den 23ten November 1835.

Rother

Wie den Unterlagen zu entnehmen ist, sind zu diesem Zeitpunkt bereits viele Streckenabschnitte in Pommern ausgebaut und die Standorte der aufzustellenden Meilensteine vermessen und markiert. Die Tatsache, dass

der Nullpunkt der beiden Hauptstraßen relativ grob als *in Berlin angenommen* in der Grundsatzweisung genannt wird, besagt nicht, dass der uns bekannte Kandelaber vor dem Schloss in Berlin diese Funktion noch nicht innehatte. Es wird nur das sowieso bereits im Detail Geregelte nicht nochmal wiederholt. Das gilt auch für den Nullpunkt der so benannten *Verbindungsstraße Stettin – Pasewalk*, der in der Weisung erwähnt wird als *in der Mitte des Roßmarktes in Stettin* liegend. Auch hier gibt es bereits Detailregelungen, die konkret die Wasserkunst *auf dem Roßmarkt* als Nullpunkt nennen. Lediglich der Nullpunkt für die *Straße von Damm nach Stargard* wird hier erstmals und konkret benannt mit dem *Trennungspunkt der Stettin-Danziger Straße von der Stettin-Stargarder Straße vor Damm*.

Die Hauptstraßen

Die von Berlin ausgehende durchgehende Führung der Vermessung der Hauptstraßen in Pommern lässt sich beispielhaft an der Regelung für die Strecke Berlin – Danzig durch Stettin nachvollziehen, die 1831 an den zuständigen Wegebaumeister vom Landrat gegeben wird. Es heißt dort:

[...] Die Meilenzahl von Stettin nach Danzig wird von Berlin angerechnet, so daß die Strecke zwischen Stettin und Damm mit zugezählt wird. Sie werden daher am Berliner Thoor zu Stettin, an dem Ort, wo die Entfernung 19 ½ Meile von Berlin beträgt, und welchen Ihnen der Wege Baumeister Blaurock zu Grabow nachweisen wird, die Vermessung beginnen und selbige die Hauptstraße durch Stettin und Damm verfolgend bis zum Anfang der neuen Kreisstraße [nach Stargard] fortsetzen, und dann genau in der Richtung der Mittellinie der neuen Straße [nach Danzig] weiter messen [...].

In diesem Text ist zu erkennen, dass die Entfernung von Berlin bereits bis vor Stettin definiert ist und östlich der Stadt weitere neue Kunststraßen angelegt wurden. Nun also soll die Vermessung für die Platzierung der Meilensteine dort erfolgen.

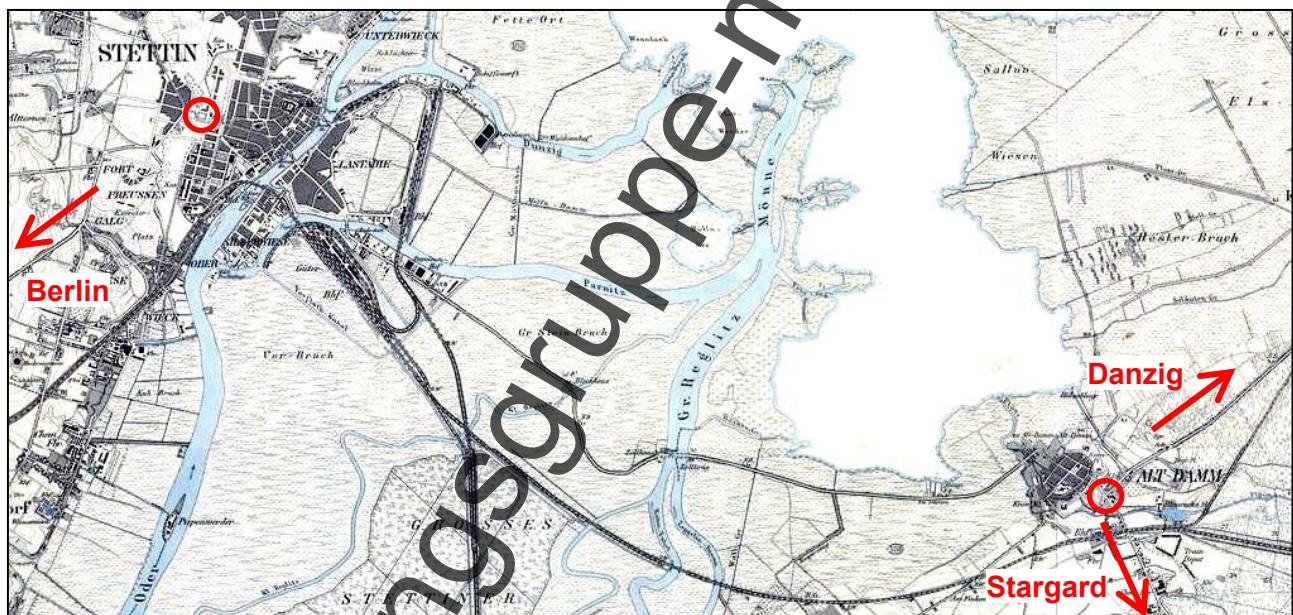


Abb. 1 (oben):

Verortung der oben genannten Punkte (*Berliner Thoor* in Stettin = linker Kreis und Anfang der Kreisstraße nach Stargard bei Alt-Damm = rechter Kreis) in einem Zusammenschnitt alter Messtischblätter (datierbar auf etwa 1885-1890) am Verlauf der Berlin-Danziger Chaussee bei Stettin und Alt-Damm.⁽²⁾

Abb. 2 (rechts):

Das Berliner Tor (*Berlinerthor*) in Stettin in einem Ausschnitt aus einer um 1900 entstandenen Postkarte.⁽³⁾

